

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Haute-Normandie Nature Environnement



HAUTE-NORMANDIE NATURE ENVIRONNEMENT

Haute-Normandie Nature Environnement (HNNE), qui fédère plus de 80 associations, est affiliée à France Nature Environnement (FNE).

Agréée pour l'environnement, la fédération a pour objet la protection comme l'étude de la nature, la faune, la flore, les sites, l'architecture, les paysages, l'environnement de Haute-Normandie. Elle lutte contre les pollutions, nuisances et risques de toute nature, ainsi que toutes les atteintes aux milieux naturels. Elle intervient face à tout projet ou réalisation portant atteinte à la nature et à l'environnement et susceptible de compromettre un aménagement soutenable du territoire, en recourant à tous les moyens que lui confère la loi.

Comme FNE, elle se veut aussi force de proposition et promet tout ce qui peut concourir à un avenir ouvert et digne : ces nouveaux modes de production, de consommation et de vivre ensemble, en harmonie avec nos milieux, sans lesquels notre futur, et plus encore celui de nos enfants et petits-enfants, serait bien sombre.

COORDONNÉES

Pôle régional des savoirs
115 boulevard de l'Europe
76100 Rouen
Tél. : 02 32 08 41 32
Mail : hnne@wanadoo.fr



Pour faire vraiment place à l'avenir, un maillage ferroviaire qui s'accorde à la transition écologique

Pour un projet intégrant une vraie réflexion sur le long terme

Nos sociétés sont confrontées à des changements profonds et doivent s'attacher à en intégrer toutes les dimensions si elles veulent assurer un monde vivable à leurs jeunes et aux générations futures.

Un projet tel que celui de la LNPN (Ligne Nouvelle Paris-Normandie) demande au moins une dizaine d'années pour sa réalisation et doit apporter des aménagements pour des décennies. C'est dire s'il est impérieux qu'il prenne en compte les évolutions prévisibles à long terme et soit à même de s'y adapter. Ce sont toutes les incidences physiques, économiques, sociétales de modifications fondamentales dans nos modes de vie qu'il faut s'efforcer d'appréhender pour cela, en veillant à ménager des possibilités d'ajustements pour éviter les impasses.

Des défis écologiques à ne pas oublier

Les défis sont multiples, en effet, climat, raréfaction de ressources, dégradations environnementales, pertes massives de biodiversité, et s'ils ont paru être pris au sérieux un moment, on pourrait dire de nouveau « Notre maison brûle et nous regardons ailleurs ».

Les tensions économiques et financières que nous vivons tendent à nous les faire oublier, mais ils sont toujours là, évoluant eux aussi, et tenter d'y parer devient de plus en plus difficile à mesure que nous tardons.

Des défis à aborder dans leur ensemble

De ces défis, certains sont déjà nettement perceptibles, d'autres sont plus voilés ou paraissent lointains, et l'on peut être tenté d'en minimiser les répercussions à venir ou de se focaliser sur certains seulement, en négligeant leurs interactions. Pourtant, leurs incidences économiques et sociales et leurs impacts sur nos milieux seront d'autant plus préoccupants que nous les aurons mal anticipés et pris en compte.

Ce n'est qu'en les abordant tous conjointement que nous serons à même de les surmonter, dans la complexité des problèmes qu'ils posent et sans repousser davantage le moment d'y faire face.

Un projet à réorienter

Des inflexions ont déjà été données au projet de LNPN. Poursuivons-les en prolongeant la réflexion au-delà de notre avenir immédiat.

Sachons nous dégager de schémas d'ores et déjà obsolètes, qui ne prennent pas vraiment en compte les défis à affronter et dont la mise en œuvre risquerait de peser sur notre capacité d'adaptation.

Répondons aux vraies priorités, en veillant à utiliser au mieux des moyens qui se réduisent, pour faire de notre réseau ferré un outil aussi ajusté que possible aux besoins actuels et futurs de nos populations.

1. Face aux changements qui s'annoncent, revoir nos fonctionnements économiques et sociaux

Un autre rapport à nos ressources et à nos milieux

La difficulté est grande, il est vrai, de se projeter dans un monde où certaines des ressources-clés, comme le pétrole, seront moins disponibles, avec un retentissement sur pratiquement toutes nos activités, nos productions, nos déplacements, nos habitations, la plus grande part de nos objets et jusqu'à notre nourriture, si dépendante d'intrants, de machines, de multiples transformations et de transports. D'autres ressources non renouvelables tendront aussi à nous faire défaut, tels certains métaux essentiels ou les phosphates, bases d'engrais auxquels il faudra trouver des substituts. Il faudra mettre en oeuvre d'autres pratiques agricoles, combattre l'érosion et la dégradation des sols, cesser d'artificialiser toujours plus d'espaces naturels et agricoles. Il faudra aussi épargner les ressources non renouvelables, recycler au lieu de jeter, aller vers un meilleur usage des espaces, des matériaux et des échanges au lieu du gaspillage généralisé, et recourir le plus possible à des ressources renouvelables. Nous devrons simultanément réduire autant que possible nos émissions de gaz à effet de serre et de polluants divers et veiller à la qualité de l'eau et de l'air. Nous aurons à tenir compte des répercussions du changement climatique déjà engagé, dont la montée des eaux, qui affectera nos ports et rivages, et à préserver les écosystèmes fragilisés.

Des fonctionnements qui vont devoir évoluer

Tout cela conduira forcément à une refonte en profondeur de la répartition et de la nature de nos activités économiques.

On peut penser en particulier que le coût croissant de l'énergie et des transports nécessitera d'employer davantage des ressources locales et rendra moins viables les grandes métropoles, amenant à délaisser les agglomérations trop importantes au profit de villes moyennes. Les flux de marchandises passant par nos ports seront assez différents de ce qu'ils sont actuellement, en même temps que se modifieront substantiellement les échanges intercontinentaux. Il faudra pouvoir s'adapter à de fortes évolutions, tant de la répartition des populations dans nos régions et de leurs activités que des nécessités et des contraintes nouvelles relatives aux transports et aux déplacements.

Ne pas obérer l'avenir

Ces transformations seront progressives, certes, mais, à l'échelle de temps que commande un projet ferroviaire, elles doivent être envisagées au-delà de leurs premières étapes et projetées autant que faire se peut sur plusieurs décennies. Il faut veiller, en particulier, à ce que les choix actuels n'entravent pas les évolutions à long terme et ne risquent pas de léser des populations.

Il importe aussi, pour éclairer ces choix, de réexaminer des présupposés trop souvent avancés mais qui tendent à être de plus en plus démentis par les faits. Ne négligeons pas ce que peut nous enseigner un retour sur les politiques ferroviaires de ces dernières décennies et leurs conséquences réelles, chez nous et dans des pays voisins. Il est essentiel, enfin, que le projet laisse la possibilité de réajustements pour répondre à de nouveaux besoins et qu'il évite toute mesure qui serait difficilement réversible – comme l'a été la suppression de la liaison ferroviaire Rouen-Évreux – soit directement, soit indirectement (par exemple par des choix de modes de financement qui réduiraient les moyens d'assurer le maintien de lignes).

LNPN : un infléchissement déjà en cours

Lorsque le projet Grumbach fut choisi, sans vrai débat, la conception qui prévalait n'avait guère d'égards ni aux populations franciliennes ni aux territoires normands : il s'agissait avant tout de faire de Paris une hypermétropole reliée de la façon la plus rapide possible à son débouché maritime, le port du Havre, pour s'inscrire dans la course mondiale à la surexploitation de la planète, perçue comme devant s'exacerber encore.

Il fut initialement question d'un TGV devant relier Paris au Havre en 55 minutes.

La forte réaction des populations normandes, des élus, des acteurs économiques, amena assez vite à revoir sensiblement le projet : devenue LGV, puis LNPN (d'où disparaît le vocable de « Grande Vitesse »), desservant Haute et Basse-Normandie, cette ligne nous est présentée désormais comme devant être amplement connectée au reste du réseau normand et de nouvelles options sont proposées.

Mais des crispations préoccupantes

De vraies demandes avaient pu alors se faire entendre, amenant une prise en compte plus fine des besoins d'équipement ferroviaire de nos régions. Mais on assiste aussi à une surenchère d'exigences qui font bien peu de cas de l'avenir et s'arcbutent sur un modèle de « développement » dont les limites et les dégâts sont de plus en plus perceptibles. On y décèle le souci de capter des moyens qu'on pressent menacés, quitte à fragiliser encore l'existant, et la volonté de différer des remises en cause appréhendées. Mais, loin de constituer le tremplin allégué, les versions maximales du projet auraient bien plus probablement pour effet de rendre plus difficile encore la transition à laquelle nos régions doivent se préparer, par leurs impacts irréversibles, leur desserte privilégiant les métropoles, l'asphyxie du reste du réseau et l'aggravation des inégalités entre usagers et entre territoires.

Réorienter et élargir la réflexion

Présenter la vitesse comme essentielle pour amener un retour vers le train, c'est oublier bien d'autres facteurs et se cantonner à un état de notre système ferroviaire dégradé, un contexte énergétique transitoire et une catégorie d'usagers très restreinte.

Suspendre les améliorations attendues à l'achèvement d'une nouvelle ligne, c'est méconnaître tout ce qui est envisageable – et ne devrait pas attendre – pour contribuer sans cela à un nouvel essor du ferroviaire.

Tabler sur la persistance – ou plutôt le retour – de conditions socio-économiques en déclin, c'est se priver de s'appuyer sur de nouvelles formes d'activité économique et de relations sociales plus à même d'être soutenables.

Comment servir au mieux ces nouveaux modes de vie plus soutenables, cela devrait être désormais le principal axe de nos réflexions sur un système de déplacement et de transport à repenser.



2. Quelle mobilité, quels transports pour ce nouveau contexte ?

Une situation ferroviaire alarmante

Quelques news ferroviaires récentes :

Extraits du journal «Les Echos » :

Le TGV, un trentenaire qui cède à la folie des grandeurs (18/11) : on y relate pêle-mêle l'envolée des dépenses pour chaque voyageur annuel supplémentaire gagné, des déficits, des montages financiers risqués, une concession record (50 ans !) à Vinci ; « Il nous semble que l'argent public devrait d'abord aller au réseau existant » déclare Hubert du Mesnil, président de RFF.

Train : la seule LGV des Pays-Bas désertée par les voyageurs : (il s'agit de la ligne à grande vitesse (LGV) entre Amsterdam et Anvers) « Du fait du surcoût des billets par rapport aux lignes rapides classiques, ce train est déserté par les voyageurs, avec un taux de remplissage de seulement 8,5 % ! ».

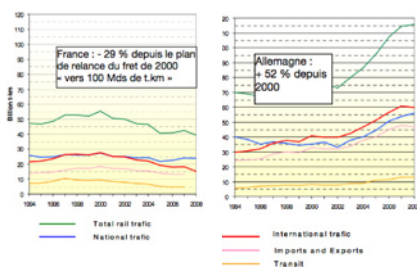
La future ligne à grande vitesse Marseille-Toulon-Nice devra s'ouvrir au fret et au TER (26/12) « La stricte logique de grande vitesse va être abandonnée au profit d'une ligne mixte tenant compte des contraintes de territoire », explique un ingénieur.

Une comparaison parlante :

France : séparation entre RFF et SNCF, aux intérêts divergents ; priorité au TGV au détriment du reste, dont le fret et les dessertes de proximité ; des zones congestionnées et des territoires délaissés ; des ressources qui ne permettent pas d'assurer l'entretien et la modernisation nécessaires.

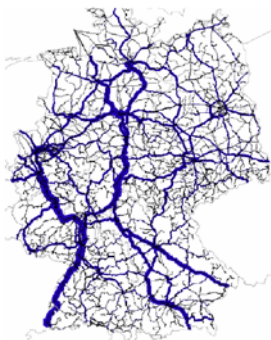
Allemagne : une holding, la Deutsche Bahn, et des filiales travaillant de concert ; un maillage fin sur tout le territoire ; des dispositions pour faire circuler sur les mêmes lignes trains de fret et trains de voyageurs rapides ; des péages et tarifs plus élevés, mais pour un service de qualité.

« Quand la France dispose de deux gares de fret pour 1 000 km², l'Allemagne en dispose de quatre. » (C. Raynard 2008)



Graphiques : Évolution des trafics de fret ferroviaire en France et Allemagne (en Mds t.km).

Graphiques extraits du rapport Perthuis



Un réseau idéalement maillé (ici une carte de l'intensité des flux ferroviaires de fret en Allemagne, en 2004).

Carte extraite du rapport Siguret Lévêque p.14. Source DB

Des difficultés enfin reconnues

Outre les rapports Mariton (Assemblée Nationale), sur les infrastructures de transport, et Grignon (Sénat), sur le fret ferroviaire, les discussions des récentes Assises du ferroviaire ont mis en lumière les déficiences et dérives et ont amené une large remise en question de certains choix, en particulier celui de séparer RFF et SNCF. Avec le SNIT (Schéma National d'Infrastructures de Transport), il est souhaité une meilleure articulation entre les divers modes et une réorientation des investissements. **Mais certaines tendances lourdes perdurent.**

Des schémas économiques à revoir

Le primat au recours au privé est accentué, au détriment du service public. Les Partenariats Public-Privé, ruineux pour les collectivités qui les contractent, sont toujours prônés. Les projets de nouvelles LGV persistent, en dépit de leurs coûts financiers et environnementaux et de perspectives déficitaires.

Surtout, le modèle économique reste celui qui a mené aux graves difficultés financières et monétaires qui s'accroissent actuellement, spécialement en Europe, et il ne prend que très faiblement en compte la nécessité de s'orienter vers une autre relation à notre écosystème. Alors qu'un tissu économique diversifié, bien réparti sur le territoire, a montré sa meilleure efficacité, y compris environnementale, dans divers pays, c'est plus que jamais chez nous la course à la concentration et à qui drainera le plus possible d'activité économique au détriment des territoires voisins, obligeant à une explosion de déplacements contraints coûteux et accentuant les disparités d'équipements et de services qui viennent s'ajouter aux inégalités grandissantes.

Pour des territoires résilients

Il est à craindre que cela fragilise en fait même les « gagnants » de cette course et rende beaucoup plus difficile la réorientation vers cette société du meilleur usage de nos ressources, des économies d'énergie, de la relocalisation qu'il nous faut préparer, de l'aveu même de nos dirigeants (« sobriété, proximité, qualité » NKM, Le Monde, 27.12.2011).

La qualité du maillage des territoires, l'articulation des différents modes de transport et le souci de desservir également toutes les populations seront des éléments-clés de leur résilience.

3. Quels choix ferroviaires maintenant pour nos régions ?

Un maillage fin, une bonne interconnexion

Il importe de se donner les moyens de maintenir ou remettre en service des liaisons délaissées, de rendre également accessibles villes moyennes et métropoles, de permettre des liaisons aisées avec les autres régions, ainsi qu'avec le réseau international.

Le report modal vers les autres moyens de transport doit être également rendu commode et rapide, sans gares excentrées.

Un service de qualité et abordable

Les durées de trajets en train doivent se comprendre en incluant les déplacements complémentaires. À cet égard, dans le contexte actuel de restrictions, bien des usagers verraient se réduire le nombre de trains les desservant et s'allonger leurs durées de trajet si la priorité était donnée à une ligne nouvelle réservée aux trains rapides.



Ce qui est souhaité en premier, c'est l'amélioration de la régularité, de la fréquence, du confort, avec des correspondances courtes et des horaires plus adaptés, ceci à un coût supportable.

Le dégagement du Mantois et une amélioration des lignes actuelles ainsi que du matériel roulant doivent permettre de réduire les temps de trajet dans des proportions raisonnables, sans réduire les dessertes et sans alourdir la facture de ceux qui doivent supporter le coût de déplacements contraints.

Un transport du fret à redynamiser

Les raisons du déclin actuel sont multiples et ne tiennent pas seulement aux infrastructures. Parmi les facteurs permettant de réduire sensiblement le recours au camion et d'améliorer l'acheminement à partir des grands ports : outre le dégagement de sillons dans le Mantois, il faut assurer au plus vite la modernisation et l'électrification de la ligne Serqueux-Gisors, réactiver des triages, mieux articuler avec le transport fluvial et maritime de proximité, et pour cela mieux desservir les ports « secondaires » sur la Manche et sur la Seine.

Un meilleur usage des ressources

C'est l'aspect le plus essentiel, au plan national et au-delà comme dans nos régions, encore plus crucial avec la crise actuelle.

Ressources financières : les modes de financement des infrastructures ferroviaires, de la gestion des lignes et de tout ce qui s'y raccorde doivent être refondus de façon à permettre à notre système ferroviaire d'être de nouveau au service de tous, sans délaissier des territoires ou des catégories d'usagers. Excluant l'inféodation à de grands groupes privés et les formules prédatrices comme les PPP, mais combinant apports publics et bénéfices d'exploitation,

ils doivent être à même d'assurer l'entretien, la modernisation et le développement du ferroviaire à la hauteur des besoins liés à la transition énergétique et climatique, de façon équilibrée.

Ressources naturelles : les emprises doivent être minimales, pour préserver au maximum les espaces naturels et agricoles, dont la perte serait irréversible et lourde de répercussions (eau, biodiversité, productions agricoles au rôle accru).

Pour la LNP, la priorité doit donc aller à l'amélioration de l'existant, en réservant les implantations nouvelles à l'élimination des « points noirs » : Mantois dégagé, bonne articulation avec un réseau francilien lui-même rénové, nouvelle gare à Rouen.

Concernant la partie normande, il n'est guère besoin de lignes nouvelles. De telles solutions, très coûteuses sur le plan financier et environnemental, ne répondent pas à l'ensemble des contraintes et risquent de voir leurs financements trop lourds repoussés, en laissant se poursuivre la dégradation du réseau. La plupart des améliorations (lignes doublées, électrification) peuvent se faire sans nouvelle emprise, à part en des secteurs circonscrits (par exemple pour restaurer une liaison ferroviaire entre Évreux et Rouen ou pour en créer une entre Caen et Ouistreham). Les trains de fret et les trains rapides de voyageurs doivent pouvoir circuler sur les mêmes voies grâce à divers aménagements, tant réglementaires que techniques.

La résolution des points noirs et des solutions d'optimisation du réseau doivent permettre de traiter plus rapidement les problèmes urgents, à un coût « acceptable » et supportable par les utilisateurs, avec des incidences environnementales minimales, tout en ménageant mieux les évolutions nécessaires pour accompagner la transition écologique.

Résumé du cahier d'acteur

Des projets tels que celui de la LNP doivent prendre en compte le devenir de la société pour des décennies. Or nous vivons actuellement une ère de changements accélérés, où se conjuguent basculement géopolitique, crise financière et économique et défis écologiques (raréfaction de ressources, climat, dégradations environnementales, pertes massives de biodiversité). Y faire face nécessite une évolution rapide de nos sociétés vers un mode de vie plus soutenable, où nombre de nos fonctionnements et activités devront être revus en profondeur. La réflexion sur la LNP doit en tenir compte et réajuster ses objectifs ainsi que l'évaluation de ce qui sera possible et adapté, en veillant à ce que les choix opérés ne risquent pas de léser les populations affrontées à cette transition.

Les structures et modes de financement de notre système ferroviaire doivent lui permettre de restaurer un fonctionnement unifié et tourné vers l'intérêt à long terme du public. Les schémas de « développement » mis en avant doivent faire place à de tout autres modèles, plus soucieux d'équité, d'une répartition plus équilibrée des populations et des activités, d'un meilleur usage des ressources et de la préservation des espaces naturels et agricoles. Il y faut des solutions ferroviaires les moins coûteuses et impactantes possibles, assurant un maillage fin et une bonne connexion avec les autres régions et les autres modes, y compris fluvial et maritime, où la modernisation soit faite au maximum sans nouvelle emprise, sauf pour traiter des « points noirs » comme l'engorgement du Mantois.

CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie

57 avenue de Bretagne 76100 Rouen
contact@debatpublic-lnpn.org

www.debatpublic-lnpn.org

N° vert : 0800 870 000 (appel gratuit)